

GE_GERICHTE ACST/25/2022 vom 22. Dezember 2022

GE Cour de justice, 2022-12-22, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ACST_25_2022

FR: GE_GERICHTE ACST/25/2022 du 22 décembre 2022

IT: GE_GERICHTE ACST/25/2022 del 22 dicembre 2022

Erwägungen

E. 37

consid. 8.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C_772/2017 du 13 mai 2019 consid. 3.1.1 et les références citées). Sous l'angle de l'égalité de traitement, les art. 27 et 94 Cst. garantissent aux concurrents directs une protection plus étendue que celle offerte par l'art. 8 Cst. (arrêt du Tribunal fédéral 2C_772/2017 précité consid. 3.1.2). 6) a. En l'espèce, les recourantes se plaignent que les règles pour les VTC (art. 5 al. 1 let. b LTVTC), qui ne prévoient pas de catégorie dédiée aux limousines (art. 14 al. 1 LTVTC), en particulier d'accès à certaines zones (art. 20 al. 1 let. c, 24 al. 1 et 33 al. 3 LTVTC) et de l'impossibilité pour ceux-ci d'exercer en qualité de taxi (art. 7 al. 1 et 18 al. 3 LTVTC), alors que les examens pour l'obtention de la carte professionnelle, semblables pour les deux professions, seraient contraires à leur liberté économique sous l'angle de l'égalité de traitement entre concurrents directs.

Elles perdent toutefois de vue qu'à l'instar de l'aLTVTC, la LTVTC prévoit un système fondé sur deux catégories de transporteurs professionnels de personnes, en introduisant une distinction entre la catégorie des « taxis » (art. 2 al. 1 let. a et 5 let. a LTVTC) et celle de VTC (art. 2 let. b et 5 let. b LTVTC). Comme dans l'ancienne loi, bien que ces deux catégories relèvent du transport professionnel de personnes et que les activités exercées soient analogues, la LTVTC confère des droits et impose des obligations variant selon le type d'activité exercée par le transporteur.

- 20/26 -

A/1275/2022

Les chauffeurs de taxi, à l'exclusion des chauffeurs de VTC, peuvent ainsi s'arrêter aux stations de taxi dans l'attente de clients, utiliser les voies réservées aux transports en commun et emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte (art. 20 al. 1 let. a à c LTVTC). Ils ont le droit de prendre en charge un client qui les hèle dans la rue (art. 20 al. 3 LTVTC) et de porter l'enseigne « taxi » (art. 5 let. a LTVTC). Ils peuvent en outre se voir attribuer un droit d'accès prioritaire à une zone privilégiée, dite « zone réservée », dans le périmètre de l'AIG (art. 33 al. 2 let. a LTVTC). En contrepartie, les chauffeurs de taxi sont soumis à des obligations spécifiques. Ils doivent notamment s'acquitter d'une taxe annuelle (art. 36 LTVTC), être équipés d'un compteur horokilométrique ou d'un autre dispositif reconnu pour calculer le prix des courses (art. 21 al. 1 let. a LTVTC), respecter les montants tarifaires maximaux fixés par le Conseil d'État (art. 22 al. 3 LTVTC) et accepter en principe toutes les courses (art. 23 al. 1 LTVTC).

À l'inverse, les chauffeurs de VTC ne sont pas au bénéfice du droit d'usage accru du domaine public, ne bénéficient en particulier d'aucun emplacement de stationnement réservé et ont interdiction d'utiliser les voies réservées aux transports en commun. Ils ne

jouissent pas des autres prérogatives réservées aux taxis, comme l'enseigne « taxi », l'accès privilégié à l'AIG, ou le droit de se faire héler par un client dans la rue.

Le statut de ces deux catégories de transporteurs professionnels de personnes, tel que prévu par la LTVTC, qui reprend sur ce point l'aLTVTC précédemment en vigueur, et les droits et obligations en dérivant sont dès lors suffisamment différents pour leur appliquer certaines règles ou restrictions distinctes – comme l'admet la jurisprudence (arrêt du Tribunal fédéral 2C_772/2017 précité consid. 3.1.5 et les références citées) –, qui poursuivent en outre un intérêt public légitime, en particulier promouvoir un service public efficace, économique et de qualité, ce que rappelle l'art. 1 al. 1 LTVTC. Cette distinction limite en effet le nombre de personnes pouvant disposer d'une AUADP, tout en veillant à ne pas restreindre de manière disproportionnée l'exploitation du service de transport professionnel de personnes dans son ensemble, conformément aux exigences posées par la jurisprudence (arrêt du Tribunal fédéral 2C_690/2017 du 13 mai 2019 consid. 4.2.2 et les références citées).

Contrairement à ce que soutiennent les recourantes, bien que les examens portent sur les mêmes matières, énumérées à l'art. 8 al. 2 LTVTC, les règles qui leur sont applicables pour l'obtention de la carte professionnelle de chauffeur nécessaire à l'exercice de la profession en question suivent la même distinction, comme l'indique l'art. 8 al. 1 LTVTC, qui sépare le diplôme de chauffeur de taxi de celui de chauffeur de VTC, l'art. 8 al. 3 LTVTC chargeant en outre le Conseil d'État de déterminer le contenu et les modalités des examens ainsi que les

- 21/26 -

A/1275/2022

matières auxquelles les candidats doivent se soumettre en vue de l'obtention de chacun de ces deux diplômes (art. 8 al. 3 LTVTC). Comme sous l'aLTVTC, pour obtenir la carte professionnelle de chauffeur, les chauffeurs de VTC, à l'inverse de ce qui prévaut pour les chauffeurs de taxi, ne doivent ainsi pas se soumettre à des épreuves pratiques (art. 7 al. 1 et 2 du règlement d'exécution de la LTVTC du 19 octobre 2022 - RTVTC - H 1 31.01, qui ne fait pas l'objet du litige mais constitue une indication sur la manière dont les autorités envisagent l'application de la LTVTC) notamment comprenant la topographie de la ville et du canton (art. 7 al. 7 let. a RTVTC). Cette dernière matière, qui ne fait l'objet que d'un examen théorique pour les chauffeurs de VTC (art. 7 al. 5 let. a RTVTC), se justifie étant donné l'activité déployée visant au transport professionnel de personnes au sein du canton.

Compte tenu des différents droits et obligations imposés aux chauffeurs des deux catégories en question, et notamment du fait que les chauffeurs de VTC sont soumis à des examens moins contraignants que les chauffeurs de taxi en vue de l'obtention de la carte de chauffeur professionnel, l'exercice, par les titulaires de la carte professionnelle de taxi, de la profession de chauffeur de taxi et de chauffeur de VTC (art. 7 al. 1 LTVTC), moyennant le changement d'équipement du véhicule (art. 18 al. 3 LTVTC), et non l'inverse, ne prête ainsi pas le flanc à la critique, pas plus que le fait de ne pas exiger des chauffeurs de taxi d'être en sus titulaire d'une carte de chauffeur de VTC. Une telle réglementation est conforme au principe de proportionnalité et n'emporte aucune inégalité de traitement entre concurrents directs.

Il en va de même de l'accès dévolu aux seuls taxis à certaines zones ou rues dans lesquelles la circulation est restreinte (art. 20 al. 1 let. c LTVTC), qui est l'une des prérogatives

réservées aux titulaires d'une AUADP. Comme l'a toutefois relevé l'intimé, l'accessibilité du transport professionnel de personnes, y compris les VTC, reste garanti dans les zones I et II, soit là où la priorité est donnée à la mobilité douce et aux transports publics (art. 7 al. 2 et 7 LMCE), si bien qu'il importe peu qu'une telle réglementation ne soit pas prévue dans la LTVTC. Par ailleurs, le fait que les taxis disposent d'un accès privilégié à l'AIG ne prête pas non plus le flanc à la critique du point de vue de l'égalité de traitement entre concurrents directs, pour les mêmes motifs, étant précisé que les VTC peuvent également se voir accorder l'accès à une zone de son périmètre, distincte de celle des taxis, dont l'accès leur est ainsi réservé (art. 33 al. 3 let. a LTVTC).

Comme l'a déjà relevé la chambre de céans s'agissant de l'aLTVTC, qui a créé, aux côtés des taxis, la catégorie des VTC, celle-ci permet de conserver un équilibre répondant à l'intérêt public à limiter le nombre de taxis et à la protection de la liberté économique de tous les acteurs susceptibles d'exercer dans cette branche (ACST/9/2017 du 30 juin 2017 consid. 7 ; ACST/10/2017 du

- 22/26 -

A/1275/2022

30 juin 2017 consid. 13). Contrairement à ce que soutiennent les recourantes, il n'y a ainsi pas lieu de créer une troisième catégorie de transporteurs professionnels de personnes, constituée des seules limousines, en l'absence de situations suffisamment différentes justifiant un traitement distinct des VTC. Le fait, comme l'indiquent les recourantes, que les limousines offriraient un service de grande qualité, tant au niveau des véhicules que des prestations offertes par les chauffeurs, ne constituent pas des particularités propres à en faire une catégorie particulière au bénéfice d'une carte professionnelle spécifique, au regard du système déjà instauré par l'aLTVTC et repris par la LTVTC, distinguant deux catégories de transporteurs professionnels de personnes, à savoir les bénéficiaires d'une AUADP, soit les taxis, et les autres, soit les VTC. Le même raisonnement vaut pour l'accès à l'AIG (art. 33 al. 3 LTVTC).

Les dispositions contestées n'emportent par conséquent pas de violation de la liberté économique sous l'angle de l'égalité entre concurrents directs.

b. L'on comprend en outre des écritures des recourantes que serait d'après elles contraire à la liberté économique le fait de subordonner l'autorisation d'exploiter une entreprise à la titularité d'une carte professionnelle (art. 10 al. 2 let. c LTVTC), de devoir justifier la course (art. 24 al. 2 LTVTC), de se voir imposer un prix maximum fixé par le Conseil d'État (art. 26 al. 2 LTVTC) ainsi que certaines obligations relatives aux voitures (art. 18 al. 2 LTVTC), lesquelles seraient au demeurant contraires au droit fédéral.

Si l'on peut considérer que les dispositions précitées peuvent constituer, dans une certaine mesure, une ingérence dans la liberté économique des recourantes, une telle ingérence n'en est pas moins admissible selon l'art. 36 Cst., les intéressées ne contestant à raison pas l'existence d'une base légale au sens de l'art. 36 al. 1 Cst.

En prévoyant que l'autorisation d'exploiter une entreprise de transport professionnel de personnes au sens de la LTVTC est délivrée à une personne morale pour autant que la personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise soit titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur, de taxi ou de VTC, l'art. 10 al. 2 let. c LTVTC s'inscrit dans les buts d'intérêt public visé à l'art. 1 LTVTC. Il ressort en particulier de

l'exposé des motifs ayant conduit à l'adoption de cette disposition que le PL 12'649 visait à restaurer le système de l'autorisation, précédemment supprimé par l'aLTVTC et remplacé par une simple obligation d'annonce, ce qui s'était révélé problématique car, en l'absence de contrôle, il était apparu que les entreprises ne respectaient pas systématiquement les obligations que leur imposait la loi. L'exigence de la titularité d'une carte professionnelle de chauffeur par la personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise s'inscrit dans ce cadre et permet de s'assurer que ladite personne, au sein de l'entreprise, ait une connaissance suffisante de l'activité exercée, de manière à garantir la réalisation

- 23/26 -

A/1275/2022

des intérêts publics protégés par la LTVTC. Une telle exigence, qui est limitée à la titularité d'une carte professionnelle de chauffeur – la loi n'imposant plus, en sus, la titularité d'une carte professionnelle de dirigeant comme sous l'empire de l'aLTaxis –, respecte le principe de la proportionnalité et n'interfère pas sur le mode d'organisation des entreprises en question, puisqu'elles demeurent libres dans le choix de la forme juridique qui convient à leur activité. Les recourantes ne sauraient en outre être suivies lorsqu'elles se plaignent d'une inégalité de traitement par rapport aux TPG, qui sont constitués sous la forme d'un établissement autonome de droit public (art. 191 al. 4 Cst-GE), en l'absence de situation comparable. Le grief des recourantes, selon lequel les prescriptions relatives aux entreprises de transport relèveraient de la seule compétence de la Confédération, tombe également à faux, puisque les cantons demeurent compétents pour légiférer sur le service des taxis au sens large, y compris les VTC, notamment pour ce qui est des autorisations (arrêt du Tribunal fédéral 2C_84/2019 du 20 septembre 2019 consid. 6.2.2), comme le fait la LTVTC. Par ailleurs, les entreprises de transport disposent d'un délai d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la LTVTC pour se mettre en conformité avec celle-ci (art. 46 al. 4 LTVTC), si bien que le grief des recourantes en lien avec l'absence de disposition transitoire doit également être écarté.

Le fait, pour les chauffeurs, de se voir imposer un prix maximum fixé par le Conseil d'État (art. 26 al. 2 LTVTC) est également conforme aux intérêts publics poursuivis par la LTVTC, en particulier pour protéger la confiance que les passagers doivent inévitablement accorder à des chauffeurs professionnels de personnes (arrêt du Tribunal fédéral 2C_400/2021 du 18 août 2021 consid. 4.3 et les références citées). L'on ne saurait ainsi tolérer que des prix excessifs soient pratiqués, comme dans la situation mentionnée en commission parlementaire. L'art. 26 al. 2 LTVTC est en outre conformes au principe de proportionnalité, dès lors qu'il limite l'intervention du Conseil d'État à des cas d'abus, en ne lui permettant qu'un plafonnement des prix dans une telle situation.

Par ailleurs, la justification de la course prévue à l'art. 24 al. 2 LTVTC trouve son pendant à l'art. 24 al. 1 LTVTC qui fait interdiction aux VTC de circuler sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course, lesquels ne peuvent, contrairement aux taxis, qu'effectuer des courses sur commande ou réservation préalable. La disposition en cause n'impose ainsi pas une obligation démesurée aux chauffeurs concernés, le fait que le client transporté ne corresponde pas à celui ayant commandé la course n'étant pas déterminant.

L'art. 18 al. 2 LTVTC s'inscrit également dans les buts d'intérêt public poursuivis par la LTVTC et rappelés à l'art. 1 LTVTC, en particulier en matière de respect de

l'environnement, en vue de réduire les émissions de CO₂, conformément au plan climat cantonal, lequel vise une réduction de 60 % de émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et l'atteinte de la neutralité carbone

- 24/26 -

A/1275/2022

d'ici 2050. Cette disposition résulte d'un amendement introduit durant les débats en commission parlementaire et prévoit un système d'exclusion de certains véhicules par étapes, en fonction de leur valeurs d'émissions, sur la base d'une étiquette-énergie, et concrétise, de ce point de vue déjà, le principe de la proportionnalité. En arguant que de nouveaux véhicules ne pourraient être obtenus à brève échéance, les recourantes tombent dès lors à faux, au vu des délais fixés, rien n'indiquant que les flottes de véhicules des recourantes devraient être renouvelées dans leur ensemble et simultanément. Les recourantes ont du reste indiqué que les services de limousine offraient des prestations de qualité supérieure, ce qui implique dès lors également un renouvellement régulier des véhicules utilisés. Leur intérêt purement financier, qui n'est du reste pas démontré, ne saurait en outre primer les enjeux climatiques ci-dessus rappelés, lesquels doivent être atteints d'ici 2030, si bien que des échéances supplémentaires ne pouvaient pas non plus être accordées.

c. Par ailleurs, en arguant que l'art. 18 al. 2 LTVTC serait contraire au droit fédéral, les recourantes perdent de vue que cette disposition ne vise pas l'admission des véhicules de taxi et de VTC à la circulation au sens de la législation fédérale en matière de circulation routière (art. 82 Cst.), de protection de l'environnement (art. 74 Cst.) ou encore de politique énergétique (art. 89 Cst.), mais à leur usage dans le cadre de l'activité réglementée par le LTVTC. La disposition en cause ne vise pas non plus la création d'un nouveau standard énergétique, mais se réfère à l'étiquette-énergie prévue pour les véhicules par l'art. 44 de la loi sur l'énergie du 30 septembre 2016 (LEne - RS 730.0) et de l'art. 12 et l'annexe 4.1 de l'ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique d'installations, de véhicules et d'appareils fabriqués en série du 1er novembre 2017 (ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique, OEEE - RS 730.02), le fait que l'intimé ait choisi un tel standard plutôt qu'un autre relevant d'un choix politique qui ne saurait être remis en cause devant la chambre de céans.

Il n'en va pas différemment de l'art. 33 al. 3 let. b LTVTC, qui n'est pas contraire au principe de l'exemption de taxe pour l'utilisation des routes publiques (art. 82 al. 3 Cst.), puisque les bâtiments, installations et aménagements extérieurs compris dans le périmètre aéroportuaire, y compris les parkings, sont la propriété de l'AIG, un établissement de droit public (art. 191A al. 1 Cst-GE ; art. 1 et 4 de la loi sur l'AIG du 10 juin 1993 (LAIG - H 3 25), et font partie de son patrimoine administratif (ATF 143 I 37 consid. 6.3). Ce grief sera dès lors également écarté.

Entièrement mal fondé, le recours sera par conséquent rejeté. 7)

Vu l'issue du litige, un émolument de CHF 1'500.- sera mis à la charge solidaire des recourantes, qui succombent (art. 87 al. 1 LPA), et aucune indemnité de procédure ne sera accordée (art. 87 al. 2 LPA).

- 25/26 -

A/1275/2022

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.